

2012年1月23日

神奈川県公害調停委員会

須々木永一 様
宮澤廣幸 様
梅千野晃 様

申請人 比留間哲生 他

平成 23 年 12 月 19 日 第二回調停時の質問事項の回答について

下記の質問に対して会議席上で十分説明が出来なかった件につきまして、以下に回答いたします。

1. 質問内容（梅千野委員）：事業者との間でどの位話されたのか？

回答：

事業者との話し合いについては、2005年9月18日に行われた「大気汚染予測について」の質問集会で住民がプルーム・パフモデルは平地用に開発されたもので南線のような複雑な地形には適用できないものであり、より進歩した三次元流体モデルの如きものを採用するべきであると厳しく追及したにも拘らず、国交省横浜国道事務所の担当課長はこれをはっきりと拒否した。大気汚染予測にどのような手法を用いるかについて地方出先機関に一切の権限がないことから、これは致し方ない面もある。そこで私達は、アセス手法の決定に関する権限をもつ国交省と直接話し合う必要を感じ、2006年2月6日本件申請者(柴田、永田)他1名の計3名が国交省に出向き、国道・防災課の担当者3名に「大気汚染予測について」の質問集会記録を手渡して内容を説明し、これを課長に届けて貰うこととした。その上で、2月9日付で国交省ホットラインステーションを通じて国道・防災課長宛に文書を送り、プルーム・パフモデルは40年前に開発された時代遅れのものであり、環境アセス方式の思い切った改善をされるように強く要請した(資料7-1)。その後、同年9月13日に至るまで(資料7-8)、国交省との間で直接又は文書を通じて話し合いを続けてきた。なお、NEXCO 東日本横浜工事事務所の所長に対しては比留間連協会長(本件申請者)名で2回にわたりアセス方式の改善について文書で申し入れたが(資料9-1,2)これらに対して一切の回答がなかった。

以上に述べた事業者との話し合いについては調停申請書の6.紛争の経過に詳細に述べたので、内容についてはそちらに譲り、ここではこれらの話し合いを通じて特に私達が痛感し残念に思ったことを記すこととする。

① 住民の要求に対する事業者の不誠実な対応：

2005年9月18日の「大気汚染予測について」の質問集会では3時間にわたり住民と事業者の間で真剣な討議がなされ、プルーム・パフモデルは南線のような複雑な地形には適用できないことについて住民が具体的なデータを示して説明したにも拘らず、事業者は何らデータを示さないまま、ただこのモデルでよいと答えるという不誠実な態度に終始した。さらに、住民が自主アセスで三次元流体モデルを用いてアセスを実施した結果を示して(資料I)、プルーム・パフモデルによる事業者のアセスで、環境基準をクリアしたとしている地点で基準値を超える値が出ていることを示し、事業者も三次元流体モデルを用いてこれらの地点を再検討すべきではないかと要求したにも拘らず、そのような必要はないとして拒否したのである。これは住民の健康よりも道路建設を優先する極めて不誠実な対応である。

このような不誠実な対応は出先機関だけでなく、国交省本省も全く同様であった。すなわち先記した如く、2006年2月9日付で国道・防災課長宛にホットラインステーションを通じて文書を送り、回答を求めたにも拘らず一切の回答がないまま7ヶ月が過ぎた。この間何回も電話で回答を求めたが全く要領を得ず、埒が明かないので同年9月5日に再度国交省

に出向きホットラインステーション室長（大臣官房広報課長）に抗議と催促の文書を手渡した。これに対して9月11日付で、菱田課長名で経緯を説明した上でお詫びの文書が届いた（資料7-3）。これをみても何らかの事情があったとしても、住民からの文書に対して真摯に対応する気持ちがあれば、7ヶ月も放置するということはなかったはずであり、これは住民の声を軽視する不誠実な対応の結果という外なく、国民への奉仕者としての公務員の自覚の欠如として厳しく批判されるべきである。

② 科学的根拠に基づく具体的な要求に対して全く同じ拒否回答をくり返す：

私たちが環境アセスに用いる拡散モデルに関する重要な研究論文（資料8の1～5）を提示し、これらの論文によるとプルーム・パフモデルは1970年代に開発された時代遅れのものであり、欧米ではより進んだモデルを用いて環境アセスを実施していることを指摘して、わが国でも三次元流体モデルのようなより進んだモデルを採用すべきであると強く要求したにも拘らず、プルーム・パフモデルは時代遅れではなく、その有用性は多くの実験検証によって立証されているとする回答をくり返すのみであった（資料7の6, 8）。この回答はなんの根拠もない無責任極まるものであり、40年前の1970年代に平坦な地形用に開発された時代遅れのものであるという客観的事実を無視した身勝手なもの以外の何ものでもない。また、その有用性は多くの実験検証によって立証されていると主張するが、実際を正しく反映しないデータをいくら沢山積み重ねてもその有用性どころか、それをもとに行われた環境アセスによって住民に重大な健康被害を齎す恐れは否定できないのである。

以上にみられるように、私達は科学的根拠に基づき、より信頼のできるアセス手法は何かについて議論し、その上で住民の健康を守るためにより優れたモデルを用いて環境アセスを実施すべきであるという形で話し合いをしていくことを意図したが、国交省はそれには一切応じようとせず、自分達が現在採用している手法以外のものについては一切議論しないという態度に終始したのである。つまり国交省には住民と話し合う意志は一切なく、私達はただ一方的に話し合いを求め要求を投げかけることを続けたに過ぎなかったのである。同じようにNEXCO東日本にも住民と話し合う意志など全くないことは資料9の1,2を見れば明らかである。このような閉塞状況を打開するには調停委員会の場に問題を提起してお互いに意見を述べ合った上で第三者による厳正公正な判断を待つ外ないと私達は考えたのである。

なお、会議終了後に、お見せした冊子「質問集会記録その5及びその6. 騒音・振動、居住環境と路線問題、費用対効果」を提出します。（添付資料①）

質問集会において事業者から回答が得られなかった事項は「183ページ「資料2：事業者の未回答事項」に記載の通りです。（大気汚染に関しては186ページ及び193～195ページ）

2. 質問内容（宮澤委員）：事業評価の資料は一枚の紙であるが、ここに至る議論がなされているか？

回答：

①平成17年3月の事業評価監視委員会について

- ・私共は、事前に国土交通省横浜国道事務所に対し何回も足を運び、住民としての見解を表明するとともに、それが事業評価監視委員に伝えるよう要請した。その結果として、同国道事務所からは、委員会への原案に織り込む意見があるなら文書で提出する様要請があり、それに基づき添付資料②を提出した。委員会上程資料にはその抜粋が織り込まれた。
- ・事業評価監視委員会においては、添付資料③の議事録に示す如く議論が行われた結果、調停申請書の資料2.の「付帯条件」が付けられたものと思料している。

②平成21年11月の再評価委員会について

- ・前回の付帯意見に対しどう対応したか？が重要なポイントであり、国交省横浜国道事業所

に対し事前に住民としてのその後の見解書(添付資料④)と質問集会冊子4冊を提出した。
しかし、提出資料についての話し合いが行われない中で、突然に一週間前に開催知る(記者発表により)という事態になった。

- ・11月24日(火)午後の委員会開催に対し、上程資料を前週金曜日に宅配便に出すという(関東地方整備局談)ことから、当方は質問集会記録冊子全5冊を関東地方整備局に持込、各委員に併せて届けるよう依頼した。
なお、多量の資料であることを考えると短期間で各委員がそれを確認出来たか否かは疑問と考えている。
- ・委員会が開催され添付資料⑤の議事録に示す如く議論が行われた結果、前回と同じ付帯条件が付けられたものである。

以上

添付資料

- | | |
|---|----|
| ①質問集会記録 その5およびその6 | 4部 |
| ②要請書「横浜環状道路(圏央道)計画の抜本の見直しを要求します」平成16年12月付 | 1部 |
| ③平成17年3月事業評価監視委員会議事録 | 1部 |
| ④要請書「横浜環状道路(圏央道)計画の抜本の見直しを要求します」平成21年10月付 | 1部 |
| ⑤平成21年11月事業評価監視委員会議事録 | 1部 |